

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 14

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

INHALT: Die Rickenbahn. — Wettbewerb für einen Neubau der Kantonalbank in Basel. II. — Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. (Schluss.) — Miscellanea: Die pan-amerikanische Ausstellung zu Buffalo 1901. Die Stadtmauern von Bologna.

Albula-Tunnel. Aktien-Gesellschaft Sandsteinziegelei-Patente Schwarz in Zürich. — Konkurrenzen: Primarschulhaus in Moutier. — Nekrologie: † David Heinrich Ziegler. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgen. polytechn. Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Die Rickenbahn.

Unter diesem Titel ist soeben das Gutachten von Herrn Gotthardbahn-Direktor Dietler an das Eisenbahndepartement erschienen, welches die projektierte neue Schienenverbindung aus dem Toggenburg in das Linthgebiet behandelt.

Die Toggenburgerbahn Wil-Ebnat wurde im Jahre 1870 in Betrieb gesetzt; durch die Rickenbahn soll sie ihre natürliche Fortsetzung in das Linthgebiet erhalten und aus einer Sackbahn eine durchgehende Eisenbahnverbindung werden. Schon im Jahre 1873 wurde Ingenieur Dardier mit Erstellung von Plänen und Kostenberechnungen beauftragt. Nach langer Pause wurden diese Studien im Jahre 1887 aus Auftrag der Regierung von St. Gallen von Ingenieur Gysin wieder aufgenommen. Seit dem Jahre 1890 erscheint die Rickenbahn als ein Teilstück einer projektierten neuen durchgehenden Verbindung St. Gallen-Zug, welcher sich im Jahre 1896 das Projekt Romanshorn-St. Gallen anschloss. Die neueste Gestaltung ergab sich jedoch mit der Uebernahme der Rickenbahn in das Netz der Bundesbahnen. Daran schloss sich eine von der Stadt und der Regierung von St. Gallen getragene, sehr energische Aktion für die Erbauung der Abkürzungslinien Romanshorn-St. Gallen und St. Gallen-Wattwil, an welche die Rickenbahn anschliessen würde, während das Schlussstück des ursprünglichen Projektes, die Abkürzungslinie Rapperswil-Zug in letzter Zeit mehr in den Hintergrund getreten ist.

Es ist selbstverständlich, dass in den genannten Abkürzungslinien Konkurrenzlinien der Bundesbahnen entstehen werden; es liegt sodann für diese Zukunftsbahnen sowohl, wie für die bestehenden Bahnen ein grosses Interesse vor, dass die Rickenbahn rationell angelegt werde; andererseits haben bis jetzt alle Berechnungen ergeben, dass ihre Baukosten nur zum kleineren Teil aus dem unmittelbaren Betriebsreinertrag Verzinsung finden können.

So liegt denn für die Bundesbahnpolitik eine bedeutende Aufgabe vor, welche darin besteht, zwischen volkswirtschaftlichen und fiskalischen, zwischen lokalen und allgemeinen Interessen denjenigen Weg zu finden, welcher dem Gesamtinteresse des Landes am besten entspricht.

Das erste Kapitel des Gutachtens führt uns sogleich in diese Aufgabe ein. Dasselbe lautet:

Die Rickenbahn vor dem Bunde.

In Art. 49 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes wurden die im Uebereinkommen über die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 26. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburgerbahn und des Baues einer Rickenbahn ausdrücklich vorbehalten, und es anerkennt der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermine erfolgenden freihändigen Kaufes der Vereinigten Schweizerbahnen als fortbestehend.

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben sich ihrerseits in Art. 7 des genannten Uebereinkommens verpflichtet, von dem Zeitpunkte an, in welchem ihnen der Bund seine Absicht, den Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen auf den 1. Mai 1903 zu bewerkstelligen, notifiziert hat, keine über diesen Termin hinausgehenden Verpflichtungen ohne Zustimmung des Eisenbahndepartements zu übernehmen. Der Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen hat sich demgemäss bereit erklärt, zur Ausführung desjenigen Rickenbahn-Projektes Hand zu bieten, über welches sich Bund und Kanton St. Gallen verständigen werden. Die Wahl des Tracés der Rickenbahn liegt somit in der Hand des Bundes.

Für die Untersuchung, welche dieser Wahl vorausgehen muss, liegt ein umfangreiches Studienmaterial vor, welches mit ausserordentlichem Fleiss und hervorragender Sachkenntnis von verschiedenen, meist als Autoritäten bekannten Eisenbahnfachmännern bearbeitet worden ist.

Die Aufgabe bestand nun darin, dieses Material sorgfältig zu prüfen und diejenigen Ergebnisse festzustellen, welche für die Entscheidung des Bundes von massgebender Bedeutung sind. Der Verfasser des Gutachtens wird sich deshalb auch wiederholt auf dasselbe zu beziehen haben und dabei dessen Bekanntsein voraussetzen.

Der Vorsteher des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements hat diese Aufgabe in nachfolgendem Fragen-schemata genau umschrieben:

Expertenfragen

betreffend die Projekte für die Rickenbahn (siehe Karte auf Seite 145).

I. Zu vergleichen sind folgende Projekte:

a) das Uebergangsprojekt Wattwil-Rapperswil mit 35‰ Maximalsteigung, Projekt des Eisenbahnkomitees Rapperswil, begutachtet am 15. Mai 1897 von Weissenbach, Flury, Egger;

b) das Basistunnelprojekt Wattwil-Lochweidli-Kaltbrunn-Uznach, Projekt Lusser vom 15. Mai 1899;

c) das Basistunnelprojekt Ebnat-Kappel-Kaltbrunn-Uznach, Projekt Ritter-Egger, vom Oktober 1898.

II. Expertenfragen:

1. Sind die Berechnungen der Experten Weissenbach, Flury und Egger über die Bau-, Unterhaltungs- und Betriebskosten des Projektes a als richtig anzunehmen?

Wird eine Herabminderung der Betriebskosten erzielt werden, wenn in Abweichung von der Voraussetzung der Experten der Betrieb der Rickenbahn und der Toggenburgerbahn in der Hand des künftigen Besitzers der Vereinigten Schweizerbahnen vereinigt wird? Wenn ja, welche Ersparnis von Betriebskosten wird sich ergeben?

2. Sind die Berechnungen des Ingenieur Lusser über die Bau-, Unterhaltungs- und Betriebskosten des Projektes b als richtig anzusehen?

3. Geben die Nachweisungen des Herrn Ritter-Egger zum Projekt c genügende Anhaltspunkte, um die Bau-, Unterhaltungs- und Betriebskosten desselben festzustellen? Ist speziell die Berechnung der Baukosten auf 10 000 000 Fr. als richtig anzunehmen?

4. Die Einnahmenberechnung der Experten bei Projekt a auf der damaligen Basis der Konkurrenz der Vereinigten Schweizerbahnen als richtig vorausgesetzt, entsteht die Frage:

Welche Veränderungen in der Einnahmenberechnung werden sich ergeben, nachdem die Vereinigten Schweizerbahnen, die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn in den Besitz des Bundes übergegangen sein werden?

Und andererseits: Welcher Einnahmeausfall ist in diesem Falle für das heutige Netz der Vereinigten Schweizerbahnen vorzusehen?

5. Sind die Berechnungen des Ingenieur Lusser über die Betriebseinnahmen bei Projekt b als richtig anzunehmen?

6. Welche Einwirkung auf den Verkehr der Toggenburger- und Rickenbahn ist von der von St. Gallen projektierten Verbindung Romanshorn-St. Gallen-Wattwil zu erwarten?

Ist insbesondere anzunehmen, dass dadurch ein und welcher Teil des Transitverkehrs nach dem Linthgebiet, nach dem Zürichsee und weiter der Rickenbahn zugeführt werde?

7. Ergeben sich für den Kanton St. Gallen und andere ostschweizerische Gebiete aus der Erstellung der Rickenbahn namhafte politische und volkswirtschaftliche Vorteile?