

Baubudget der Schweizer. Bundesbahnen für 1925

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 20

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82907>

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.

Fortführung der Schifffahrt bis zum Bodensee erwarten. Durch eine Ablehnung des Rückstaus würden daher auch deutsche Wünsche zerstört, was für die weitem Verhandlungen über die Regulierung nicht wünschbar wäre.

3. *In innenpolitischer Beziehung.* Die gleiche Wirkung wie auf Deutschland, speziell Baden, hätte eine Ablehnung auch auf die andern Rheinkantone. Die ganze Rheinfrage ist ja nicht nur eine Angelegenheit Basels, sondern die Rheinkantone bis zum Bodensee, ja darüber hinaus, bringen der Rheinschifffahrt ein grosses Interesse entgegen. Sie wünschen, dass die Schifffahrt fortgesetzt werde, und sind für Basel wertvolle Mitkämpfer, zunächst im Kampf um die Schifffahrt bis Basel. In diesem Kampf steht eine schwere Phase bevor; die *Durchsetzung der Regulierung*, an die die Eidgenossenschaft einen grossen Teil der Kosten beitragen muss. Das Verständnis hierfür ist leider noch nicht überall vorhanden. Lehnen wir nun den Rückstau ab, so wird das vielfach von den Rheinschifffahrts-Freunden in andern Kantonen als eine Handlung aufgefasst werden, die sich aus egoistischen Motiven gegen eine über Basel hinausgehende Weiterführung der Schifffahrt richtet, und die Unterstützung dieser Kreise im Streit um die Hauptsache wird uns nachher fehlen.

Auf Grund aller dieser Erwägungen, gestützt auf sorgfältige und gründliche Erhebungen, der grossen Bedeutung der Vorlage für die Schifffahrt und damit für die Stadt Basel bewusst, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusses-Entwurfes. —

Mittlerweile hat der Grosse Rat von Basel nach ausgiebiger Diskussion in zwei Sitzungen, wobei bloss Nat.-Rat Dr. O. Schär und die Kommunisten die Vorlage bekämpften, am 30. Oktober mit 103 gegen 17 Stimmen dem Antrag des Regierungsrates zugestimmt. Er lautet in der endgültigen Fassung wie folgt:

„Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, beschliesst was folgt:

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt ermächtigt den Regierungsrat, dem Bundesrat gemäss Artikel 7 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916 namens des Kantons Basel-Stadt die Erklärung abzugeben, dass er dem vom Bundesrat am 29. September 1924 vorgelegten Entwurf zu einer Verleihung für den Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birmündung zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes einer Kraft- und Schifffahrtsanlage am Rhein bei Kembs an die Société des Forces motrices du Haut-Rhin in Mülhausen zustimme und damit auch der Uebertragung der in der Konzession erwähnten, dem Kanton gehörenden Nutzungsrechte an die genannte Gesellschaft. — Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

*

Nach dem bezüglichen Bericht der „Basler Nachrichten“ ist es, angesichts der nun erfolgten Aufklärung über die tatsächlichen Verhältnisse, unwahrscheinlich, dass das Referendum ergriffen wird. Als besonders erfreulich möchten wir hier noch hervorheben, dass auch Nationalrat R. Gelpke erklärt hat, sich den heutigen Verhältnissen anpassen zu wollen und seinen Kampf gegen die nunmehr getroffene Lösung der Rheinfrage aufzugeben. Er darf sich mit der Genugtuung trösten, zu wichtigen Errungenschaften im ganzen Fragenkomplex immerhin wesentlich beigetragen zu haben. Zu diesen gehört, ausser den im Interesse der Schifffahrt erzielten Zugeständnissen am Kembser Werk, die mit diesem im Strassburger Abkommen untrennbar verknüpfte Regulierung des Rheins unterhalb Kembs. Näheres hierüber in nächster Nummer. (Schluss folgt.)

Baubudget der Schweizer. Bundesbahnen für 1925.

Dem vor kurzem bekannt gegebenen *Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1925* 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 Ausgabenposten, soweit sie zu Lasten der Baurechnung fallen. Dazu kommt noch eine Summe von 14,7 Millionen Fr. zu Lasten der Betriebsrechnung.

<i>Bau neuer Linien:</i>	Fr.
Genfer Verbindungsbahn	200 000
Surbtalbahn	100 000
<i>Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:</i>	
Elektrifikation (ohne Rollmaterial)	39 362 000
Kreis I	6 831 600
Kreis II	8 522 900
Kreis III	11 699 800
<i>Rollmaterial</i>	22 713 200
<i>Mobiliar und Gerätschaften</i>	670 000
<i>Hilfsbetriebe</i>	424 250
<i>Notstandsarbeiten</i>	890 000
	91 413 550

Bei der für die Elektrifikation (ohne Rollmaterial) vorgesehenen Ausgabensumme von 39,36 Mill. Fr. ist die zweite Rate von 10 Mill. Fr. des von den eidg. Räten für die Beschleunigung der Elektrifikation bewilligten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. bereits in Abzug gebracht. Als grössere Ausgaben-Beträge sind darin enthalten: Ergänzungsarbeiten an den Kraftwerken Amsteg und Ritom 450 000 Fr., bzw. 300 000 Fr., Kraftwerk Vernayaz und Erhöhung der Staumauer des Kraftwerks Barberine 9 000 000 Fr.; Strecke Luzern-Olten-Basel 1 840 000 Fr.; Strecke Sitten-Lausanne 2 680 000 Fr.; Strecken Lausanne-Vallorbe und Daillens-Yverdon 2 126 000 Fr.; Strecke Palézieux-Lausanne-Genf 6 076 000 Fr.; Strecke Zürich-Olten-Basel 8 847 000 Fr.; Strecke Zürich-Winterthur 3 977 000 Fr.; Strecke Zürich-Rapperswil 1 780 000 Fr.; Strecke Brugg-Pratteln (Linie Zürich-Basel) 1 800 000 Fr.; Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach 470 000 Fr.; Strecke Richterswil-Chur 2 000 000 Fr.; Strecke Palézieux-Freiburg-Bern 2 080 000 Fr.; Hauptübertragungsleitung Vernayaz-Rapperswil mit Verteilstationen in Puidoux, Kerzers und Rapperswil 3 400 000 Fr. Zu der obigen Ausgaben-Summe sind noch 2 700 000 Mill. Fr. hinzuzuzählen, die als Anteil an den Kosten für Verlegung der Starkstromanlagen zu Lasten der einzelnen Kreise fallen.

Aus den für die drei Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigeren Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt: Im *Kreis I*: an den Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf 900 000 Fr., Neuenburg 350 000 Fr., Thun 300 000 Fr., Freiburg 250 000 Fr., Delsberg 250 000 Fr.; ferner an den Ersatz der Kessiloch-Brücken (Basel-Delsberg) 900 000 Fr., des Viaduktes bei Vallorbe 320 000 Fr., des Viadukts du Châtelard (Lausanne-Palézieux) 500 000 Fr.; des Grandfey-Viaduktes (Freiburg-Bern) 700 000 Fr. Im *Kreis II*: an den neuen Rangierbahnhof Basel auf dem Muttenerfeld 2 900 000 Fr.; an die Erweiterungsbauten in den Bahnhöfen Luzern 350 000 Fr., Lugano 300 000 Fr. und Chiasso 900 000 Fr., an jene in den Stationen Murgenthal 220 000 Fr. und Mendrisio 285 000 Fr.; an die Erstellung einer Verbindung zwischen Hauenstein und Aarauer-Linie in Olten 500 000 Fr.; an die provisorische Stellwerkanlage im Bahnhof Basel 260 000 Fr. Im *Kreis III*: an die Erweiterungen der Bahnhöfe Brugg 300 000 Fr., Schlieren 345 000 Fr., Zürich H.-B. 1 200 000 Fr. (und zwar an das zu 6,5 Mill. Fr. veranschlagte, neue Postdienst- und Verwaltungsgebäude für die Kreisdirektion III 500 000 Fr., und an die zu 4,98 Mill. Fr. veranschlagte neue Lokomotivremise 700 000 Fr.), Ziegelbrücke 600 000 Fr.; für die Erweiterung der Geleiseanlagen der Station Effretikon 240 000 Fr.; an den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich 3 000 000 Fr., an die zweiten Geleise Thalwil-Richterswil 480 000 Fr., Wil-Uzwil 800 000 Fr., Flawil-Gossau 300 000 Fr. und Winkeln-Bruggen 900 000 Fr.

Der Ausgabenposten für Rollmaterial, in dem die Vergütung für auszurangierendes Material (90 Lokomotiven, 10 Personenwagen, 5 Gepäckwagen, 150 Güterwagen) mit 7 950 000 Fr. berücksichtigt ist, enthält an die Kosten von 60, im Jahr 1925 zu bestellenden und 1926 abzuliefernden neuen elektrischen Lokomotiven (Gesamtpreis 26 600 000 Fr.) 8 600 000 Fr., als Teilzahlungen von früher bestellten 82 Lokomotiven und 8 Motorwagen 16 460 000 Fr., als Teilzahlungen für 20 im Jahre 1924 bestellten und 46 im Jahre 1925 zu bestellenden vierachsigen Personenwagen 3 160 000 Fr., für die Ausrüstung von Wagen mit elektrischer Heizung, bzw. Heizleitung 2 000 000 Fr. Auf Ende 1925 werden voraussichtlich noch 729 Dampflokomotiven (ohne Brünigbahn) vorhanden sein, ferner 269 elektrische Lokomotiven (245 Einphasen-Lokomotiven und -Motorwagen, 7 Drehstrom-Lokomotiven, 20 Akkumulatorenfahrzeuge und Traktoren), d. h. insgesamt 998 Triebfahrzeuge, gegenüber 1030 Ende 1924, 1157 Ende 1923 und 1187 Ende 1922.